

Variantenstudie ontsluiting woningen park Waaijenstein

Juni 2018

D180332920

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Proces van het onderzoek	3
Beleidskaders	4
De varianten	5
Afwegingen bij het bepalen van de varianten	5
Beoordeling van de varianten	9
Beoordelingscriteria	9
Beoordeling	10
Toelichting op scores	10
Kosten	12
Conclusie en advies	13

Inleiding

Waaijenstein is onderdeel van park de Waaijer in de Waalsprong. Park de Waaijer is een landschapspark met veel groen en water. Hierin is op enkele plekken ruimte voor wonen in een parkachtige omgeving. Waaijenstein grenst aan het landgoed Oosterhout en zal een parkinrichting krijgen.

In dit gebied worden 16 woningen op vrije kavels en een complex met 85 appartementen gerealiseerd. Nadat de plannen hiervoor na 2010 'in de ijskast' zijn gezet is in 2016 verder gegaan met de uitwerking van dit plangebied. Om de woningen (14 kavels aan de Van Boetzelaerstraat en appartementen) te ontsluiten is in 2016 in het Ontwikkelingskader Waaijenstein beschreven dat de ontsluiting plaatsvindt via de Van Boetzelaerstraat naar de Volsellastraat. Met name de bewoners van de Volsellastraat en omgeving hebben hier bezwaar tegen gemaakt. Dit heeft eind 2017 geleidt tot de toezegging van het college om een alternatief met een ontsluiting naar het zuiden te onderzoeken. Nu de locatie van het appartementencomplex bekend is, is het een logisch moment om opnieuw naar de ontsluitingsrichting te kijken.

Dit rapport is de uitwerking van het toegezegde onderzoek.

Daarnaast speelt dat de bewoners van de Volsellastraat zonder eventuele toevoeging van verkeer het beeld hebben dat de straat te druk en niet verkeersveilig genoeg is. Hiervoor is een apart onderzoek gedaan. De conclusie hiervan is dat er juist een relatief klein aantal vervoersbewegingen is in etmaal. In de spits is het wel wat drukker naar de Griftdijk toe, maar dat geeft geen onacceptabele wachttijden (in vergelijking met wat je kunt verwachten in een stedelijk woongebied). Het is vanuit dat oogpunt geen belemmering verkeer toe te voegen aan de Volsellastraat. Uit het onderzoek blijkt ook dat een groot deel van de motorvoertuigen heeft een te hoge snelheid heeft ten opzichte van wat is toegestaan. Enkele snelheid remmende maatregelen zijn wenselijk.

Proces van het onderzoek

Opdracht was om de varianten te onderzoeken in afstemming met de omgeving. De belangen van de omgevingspartijen hebben daarom in de afweging een belangrijke plek gekregen. Door middel van inventariserende gesprekken zijn de belangen, zorgen, wensen van de belanghebbenden opgehaald. Ook zijn deze gesprekken input geweest voor het bepalen van de te onderzoeken varianten.

Vervolgens zijn de varianten gescoord op verschillende criteria. Op basis hiervan is een advies geformuleerd voor de te kiezen ontsluiting.

Beleidskaders

Bestemmingsplan Landschapszone (2010)

Het vigerende bestemmingsplan Landschapszone maakt het mogelijk om 14 kavels aan de Van Boetzelaerstraat en 85 appartementen te bouwen in Park Waaijenstein. Hiervoor is binnen de bestemming Groen een aanduiding voor een zoekgebied opgenomen. In dit zoekgebied mogen ontsluitingswegen worden gerealiseerd. In de groenbestemming, zonder deze aanduiding, mogen wel fiets- en wandelpaden worden gerealiseerd, maar geen wegen voor autoverkeer. In het plan is niet aangegeven hoe de te realiseren woningen ontsloten moeten worden.

Beeldkwaliteitsplan Landschapszone (2010)

Het Beeldkwaliteitsplan is bedoeld om eisen vast te stellen voor de kwaliteit van de uitstraling van de te realiseren gebouwen en bouwwerken en voor de inrichting van het gebied. In het beeldkwaliteitsplan Landschapszone is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de stedenbouwkundige visie voor het gebied en zijn hier en daar specifieke maten opgenomen. Zo is hier ook een kaart met verkeersstructuur opgenomen. Over de Van Boetzelaerstraat is gezegd: “het behoudt het kenmerk van een doodlopend landweggetje, met een smal profiel (3,5 meter).”

Nota Nijmegen duurzaam bereikbaar (2011)

In de Nota Nijmegen duurzaam bereikbaar is het beleid van de gemeente ten aanzien van verkeer opgenomen. Hierin zijn de hoofdstructuren vastgelegd voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer. In de omgeving van Waaijenstein ligt een hoofdroute voor de bus. Deze gaat over de Griftdijk en Fruitlaan/Terralaan. Daarnaast wordt in deze nota gesproken over de snelfietsroutes, waarvan er één door Waaijenstein gaat. De Griftdijk is aangeduid als zogenaamde Verdeelweg. Dit zijn wegen binnen Nijmegen met een verdeel- en verzamelfunctie binnen de stadsdelen. De nota zegt niets specifiek over de ontsluiting Waaijenstein.

Afronding hoofdwegenstructuur Waalsprong - Verkenning van de varianten west- en oostflank (juni 2016)

Met deze verkenning is de rotonde in de Griftdijk ter hoogte van de busbaan (Terralaan) en de spitsknip net ten zuiden van deze rotonde ingesteld. Deze maatregelen hebben invloed op de verkeersdruk op de Griftdijk.

Ontwikkelingskader Waaijenstein

Het ontwikkelingskader voor Waaijenstein is niet formeel vastgesteld, maar is wel het document waaraan ontwikkelingen in Waaijenstein ambtelijk worden getoetst. In principe sluit dit kader aan bij wat is geregeld in het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Ten aanzien van de ontsluiting van de woningen is hierin de variant opgenomen waarbij zowel de kavels als de appartementen via de Van Boetzelaerstraat op de Volsellastraat worden aangesloten.

De varianten

Er zijn drie hoofdvarianten onderzocht. Twee daarvan zijn onderverdeeld in subvarianten.

Variant 1: kavels en appartementen ontsluiten in noordelijke richting;

Variant 2: kavels in noordelijke richting en appartementen in zuidelijke richting ontsluiten;

Variant 3: kavels en appartementen ontsluiten in zuidelijke richting.

Afwegingen bij het bepalen van de varianten

Opdracht van het college van B&W is het onderzoeken van een alternatieve ontsluiting van in ieder geval de appartementen in Waaijenstein richting Woenderskamp. Voor dit alternatief is globaal een mogelijke route bepaald. Om te bepalen of dit een beter alternatief is dan alle woningen in Waaijenstein te ontsluiten in noordelijke richting zijn beide alternatieven vergeleken. Daaruit zijn de drie hoofdvarianten voortgekomen.

Route ontsluiting richting Woenderskamp

Voor een route vanaf de appartementen richting Woenderskamp is gekeken waar het mogelijk is een weg toe te voegen. Een route vanuit Waaijenstein naar de Waaldijk viel direct af. De gemeente Nijmegen heeft met omliggende gemeenten en de Provincie in samenwerking met het Waterschap een intentieovereenkomst gesloten tot het beperken van motorvoertuigen over de dijk. Daarbij is het beleidsuitgangspunt van mobiliteit dat er geen nieuwe ontsluitingen van woningen worden aangesloten op de dijk maar op het achterland.

Ook is gekeken om een ontsluiting vanuit de appartementen echt in zuidelijke richting te maken. Deze zou dan door de bomenrij vanuit het landgoed Oosterhout moeten gaan. Dit is onderdeel van het stelsel van lanen en boomstructuren (o.a. sterrenbos) van landgoed Oosterhout en heeft de status van rijksmonument. Dat betekent dat de beplantingsstructuur, de laan met haar bomen beschermd is als onderdeel van het totale stelsel van lanen en boomstructuur van het landgoed en dus als totaal beschermd is. Het onderbreken, verstoren of verwijderen van deze structuur is niet toegestaan als dit afbreuk doet aan de beschermwaardige status van het totaal.

Doordat de echt zuidelijke richting afvalt bleef alleen een route door de Ressensewal (het Perenlaantje) over. Ook deze laan is van cultuurhistorisch belang, maar heeft geen monumentenstatus. Het karakter, de uitstraling en de beleving van de Ressense Wal en haar inrichting met perenbomen moet intact blijven.

Naast een mogelijke auto-ontsluiting wordt ook een snelfietsroute door het gebied gerealiseerd, in aansluiting op de routes door Woenderskamp richting het winkelcentrum in Hof van Holland en het station Nijmegen-Lent. Een ontsluitingsweg voor de appartementen kan gecombineerd worden met deze snelfietsroute. Om de beste, of minst bezwarende, plek in het perenlaantje te vinden om de ontsluiting te maken is gekeken naar de staat van de bomen in de laan. Hier is gekozen voor een route op de plek waar al bomen ontbreken in de rij of waar (pas) jonge bomen zijn aangeplant. Zodat de meest karaktervolle en oude ('monumentale') bomen blijven staan.

De route uit Waaijenstein kan dan de geplande route van de snelfietsroute volgen, over de Singel naar Woenderskamp.

Noordelijke ontsluiting

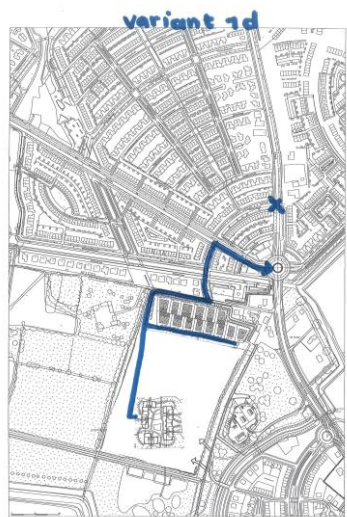
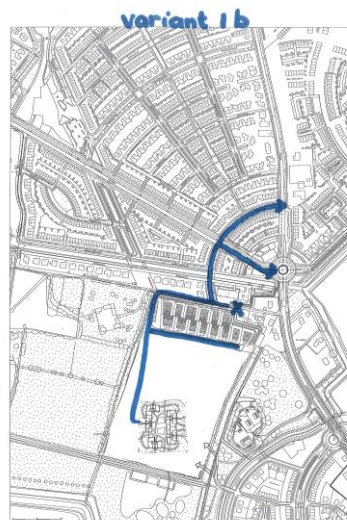
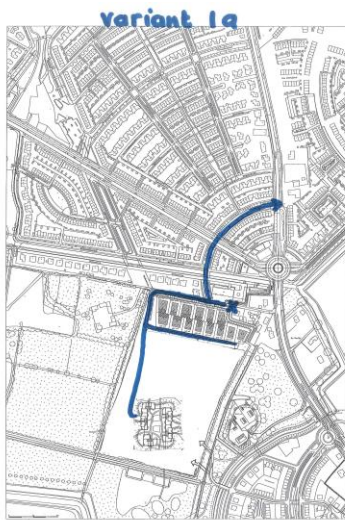
De noordelijke route heeft verschillende mogelijkheden die naar voren kwamen tijdens gesprekken met interne en externe belanghebbenden en maakt gebruik van bestaande wegen/straten, met uitzondering van de route van de appartementen naar de Van Boetzelaerstraat in variant 1.

- a. Verkeer toevoegen aan de Volsellastraat vanaf de Van Boetzelaerstraat;
- b. Verkeer toevoegen aan Volsellastraat en openstellen van de busbaan voor autoverkeer;
- c. Verkeer Waaijenstein via de Van Boetzelaerstraat naar Griftdijk;
- d. Verkeer Waaijenstein via Volsellastraat naar busbaan en de aansluiting Volsellastraat op Griftdijk afsluiten voor autoverkeer.

In het Beelkwaliteitsplan is ter illustratie een variant opgenomen waarbij de kavels en appartementen via de Van Boetzelaerstraat nabij de landgoedwoningen naar de Gladiusstraat werd geleid. Deze variant is in deze studie niet meegenomen, omdat deze later is vervangen door de variant via de Volsellastraat en tijdens de gesprekken met belanghebbenden andere varianten naar voren zijn gekomen. Deze variant draagt ook niet bij aan het belang van de omwonenden.

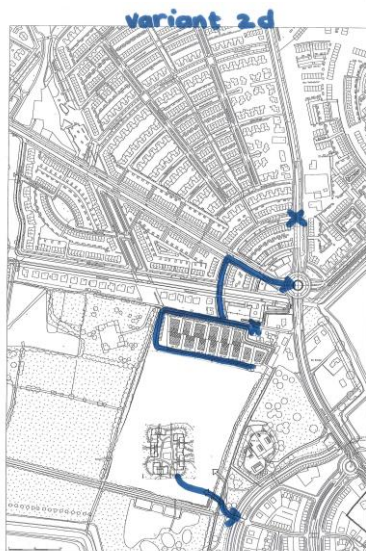
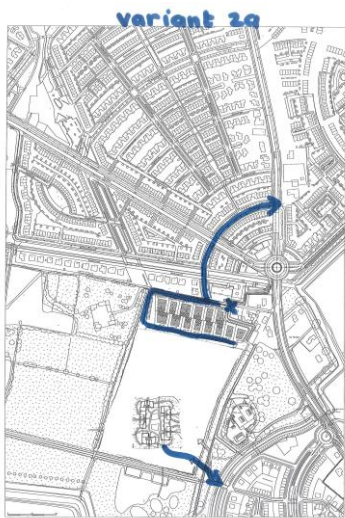
Op de volgende pagina's zijn kaartjes met daarop de varianten opgenomen.

Variant 1



Opmerking bij de tekeningen: de ligging van de routes door het park zijn nader uit te werken. Deze tekeningen geven slechts de richting (naar noorden of naar zuiden) en de verbindingen aan.

Variant 2



Variant 3



Beoordeling van de varianten

Beoordelingscriteria

De varianten zijn gescoord op verschillende aspecten: Draagvlak, Verkeer en hinder, Inpassing, Procedures en beleid. Draagvlak is beoordeeld door van de verschillende belanghebbenden de varianten te scoren op hun belang. Het gemiddelde hiervan per variant is meegewogen in de totaal afweging als criterium draagvlak. Voorts zijn de aspecten meegewogen. Deze zijn onderverdeeld in de volgende subcriteria.

De vier hoofdaspecten wegen in de afweging allemaal even zwaar mee.

Bij de criteria zijn de kosten niet meegewogen, omdat met het overwegen een andere variant te kiezen ook al duidelijk was dat hier mogelijk hogere kosten aan verbonden zijn.

Verkeer en hinder	
Verkeersontsluiting	In hoeverre draagt de variant bij aan de ontsluiting van de woningen? Logisch? Mate van omrijden? Toename aantal aansluitingen op Griftdijk is onwenselijk ivm doorstroming. Is de variant bruikbaar voor alle benodigde verkeerstypen?
Verkeersveiligheid	Is de ontsluiting verkeersveilig? Of zijn uitwerkingen mogelijk waardoor veiligheid toeneemt? Potentiele conflicten auto-fiets?
Hinder	Geluid, luchtkwaliteit e.d. (veiligheid en verkeersdruk apart).
Verkeersdruk / -intensiteit	Kan de aansluiting de intensiteit aan? Wat zijn de wachttijden voor kruispunten? Effect op andere knelpunten (druk op Griftdijk bijv?)
Inpassing	
Landschappelijke inpassing	Behoud landschappelijke structuur. Mate van doorsnijding. Mate van aantasting cultureel historische waarde landgoed Oosterhout.
Handhaven bestaande bomenstructuur	In welke mate heeft de variant invloed op de bomenstructuur? Moeten er bomen verdwijnen? Compensatie mogelijk?
Procedures en beleid	
Bestemmingsplan	Past de variant in het bestemmingsplan? Of is een wijziging nodig? Zijn er aspecten waardoor het kunnen vaststellen van een bestemmingsplan niet haalbaar is?
(Verkeers)besluiten en ontheffingen	Zijn extra verkeersbesluiten nodig? Andere ontheffingen of besluiten?

Beleid	Beeldkwaliteitsplan Ontwikkelingsvisie Waaijenstein/parkzone Duurzame mobiliteit Nijmegen (beleidsnota) Afronding hoofdstructuur wegen westflank Waalsprong
--------	--

Beoordeling

	1a	1b	1c	1d	2a	2b	2c	2d	3
Draagvlak	-0,75	-0,75	-0,63	-0,75	-0,63	-0,38	0,63	-0,13	0,38
Verkeer en hinder	-0,25	0,00	-1,75	0,25	1,00	0,75	-0,50	1,00	1,00
Verkeersontsluiting	-1	-1	-1	-1	2	1	1	2	-1
Verkeersveiligheid	0	1	-2	2	1	2	-1	2	2
Verkeersdruk / -intensiteit	0	2	-2	2	1	2	-1	2	2
Hinder	0	-2	-2	-2	0	-2	-1	-2	1
Inpassing	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,50	-0,50	-0,50	-0,50	-1,50
Handhaven bestaande bomenstructuur	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1	-1
Landschappelijke/cultuurhistorische inpassing	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	-2
Procedures en beleid	-0,67	-1,33	-0,67	-1,33	-0,67	-1,33	-0,67	-1,33	-0,67
Bestemmingsplan	-1	-2	-1	-2	-1	-2	-1	-2	-1
Verkeersbesluiten en ontheffingen	-1	-2	-1	-2	-1	-2	-1	-2	-1
Beleid	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL SCORE	-1,67	-2,08	-3,04	-1,83	-0,79	-1,46	-1,04	-0,96	-0,79

Toelichting op scores

Door per criterium de gemiddelden van verschillende subcriteria en verschillende belanghebbenden op te nemen, lijken deze getallen erg precies. Deze scores zijn geen exact oordeel, maar een methode om de varianten te kunnen vergelijken.

Draagvlak

Er zijn verschillende belanghebbenden gesproken en die hebben kunnen aangeven hoe de varianten scoren op hun belangen. Deze belanghebbenden wonen aan mogelijke ontsluitingsvarianten en/of maken gebruik van de ontsluiting. Ook de toekomstige bewoners van de kavels zijn betrokken. Voor de appartementen zijn nog geen bewoners bekend. Hier is het gemeentebelang/ontwikkelaarsbelang genomen en meegenomen in de draagvlakscore.

De belangen zijn erg divers en regelmatig tegenstrijdig. De score in de tabel is een gemiddelde van alle scores. Variant 2c en 3 scoren het beste bij de meeste belanghebbenden.

Verkeersontsluiting

Een ontsluiting door het park over een smal landelijk weggetje (Van Boetzelaerstraat) voor de appartementen is qua ontsluiting minder logisch. Datzelfde geldt andersom voor de kavels in variant 3. Variant 2 scoort daarom het beste. De varianten 2b en 2c scoren iets

lager, omdat hier meer aansluitingen op de Griftdijk zijn. Dit zorgt voor onderbreking van de verkeersdoorstroming op meer plekken. Dit is minder wenselijk.

Verkeersveiligheid

Het toevoegen van verkeer aan de ontsluiting Van Boetzelaerstraat/Griftdijk is onwenselijk qua veiligheid, omdat dit een onoverzichtelijk punt is. Ook is de weg ernaar toe smal en kan een conflict met fietsers ontstaan. Een aansluiting via een rotonde is verkeersveilig, daarom scoren deze varianten goed.

Verkeersdruk / -intensiteit

In principe kunnen alle wegen de toename van verkeer aan. De aansluiting Volsellastraat en van de Van Boetzelaerstraat op de Griftdijk is minder gunstig vanwege respectievelijk de grootste aantallen t.o.v. andere aansluitende wegen en de beperkte capaciteit. Het gebruiken van de huidige busbaan zorgt voor een betere verdeling. De aansluiting op Woenderskamp moet nog helemaal gerealiseerd worden. De wegen kunnen dus nog gedimensioneerd worden op de toename van verkeer uit Waaijenstein. Omdat in variant 2 de toename van verkeer beperkt is, scoort deze variant goed.

Hinder

Geluidhinder is met name van toepassing in de varianten waar de busbaan wordt opengesteld voor autoverkeer en bij het toevoegen van relatief veel extra verkeer op de Van Boetzelaerstraat richting de Griftdijk. Dit is in mindere mate het geval bij toevoegen verkeer aan de Volsellastraat, omdat dit al een buurtontsluitingsweg is. Bij variant drie is er geen objectieve hinder. Alleen voor de boerderij Woenderskamp zou dit beeld wel kunnen zijn, maar een weg in de wijk Woenderskamp is dichterbij en zorgt dan eerder voor toename van hinder. De afstand tot deze boerderij van de ontsluitingsweg in varianten 2 en 3 bedraagt een kleine 100 meter.

Landschappelijke/cultuurhistorische inpassing

De varianten waarbij het park doorsneden wordt scoren slecht op inpassing. Daarbij komt voor varianten 2 en 3 dat deze de Ressensewal doorsnijden. Dit is een belangrijke historische bomenrij.

Handhaven bestaande bomenstructuur

Varianten 2 en 3 doorsnijden de bomenrij van de Ressensewal. Daarom scoren deze varianten op dit onderdeel minder goed.

Bestemmingsplan

Voor alle varianten geldt dat deze gedeeltelijk niet in vigerende bestemmingsplannen passen. Dat betekent dat voor elke variant een procedure doorlopen moet worden. De varianten waarbij de busbaan wordt opengesteld voor autoverkeer zijn moeilijker te onderbouwen, omdat hiervoor een hogere waarde procedure nodig is (zie hieronder). Dit maakt ook het vaststellen van het bestemmingsplan hiervoor moeilijker.

(Verkeers)besluiten en ontheffingen

Voor alle varianten is tenminste één verkeersbesluit nodig. Bijvoorbeeld voor het openstellen van een nieuwe weg of het openstellen van een aansluiting (Volsellastraat/Van Boetzelaerstraat). Voor het openstellen van de busbaan komt daar nog bij dat het

toevoegen van autoverkeer een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder. Dat betekent dat hier een hogere waarde procedure nodig is. Daarbij moet gekeken worden naar geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen). Deze zijn hier door ruimtegebrek niet mogelijk. Dit maakt dat de varianten met de busbaan het slechtst scoren.

Beleid

De beleidsdocumenten die concreet iets zeggen over de ontsluiting van de woningen in Woenderskamp geven een ontsluiting aan naar het noorden. Omdat de opgave is te onderzoeken wat de 'beste' ontsluitingsvariant is, is gekozen dit niet mee te nemen in de scores. Voor het overige zijn de aspecten die beleidsmatig van belang zijn (verkeersveiligheid, landschappelijke inpassing e.d.) meegewogen in de specifieke criteria. Daarom is dit aspect wel benoemd, maar hebben alle varianten de score '0' gekregen.

Kosten

Voor de varianten is een globale kostenraming gemaakt. De meerkosten van de varianten zijn globaal als volgt.

Variant 1a	variant 1b	variant 1c	variant 1d	variant 2a	variant 2b	variant 2c	variant 2d	variant 3
€ 0	€ 0	€ 100.000	€ 0	€ 250.000	€ 250.000	€ 350.000	€ 250.000	€ 450.000

De extra kosten van variant 2 en 3 ten opzichte van variant 1 wordt veroorzaakt doordat een zwaardere brug naar Woenderskamp moet worden gerealiseerd. Op deze plek is al een brug voor fietsverkeer gepland. Alleen de meerkosten zijn opgenomen in de raming. Doordat in variant 3 meer vierkante meters nieuwe weg moet worden aangelegd, komt deze variant nog hoger uit dan variant 2.

Het verschil in kosten van varianten 1c en 2c is het gevolg van een extra lengte aanpassingen doen aan de Van Boetzelaerstraat. Dergelijke extra aanpassingen zijn in de andere varianten niet nodig aan de bestaande wegenstructuur. Alleen aan het aanpassen van de kruising Van Boetzelaerstraat-Volsellastraat zijn kosten verbonden. Deze zijn meegenomen in deze raming.

Conclusie en advies

Op basis van de in het vorige hoofdstuk ligt een noordelijke ontsluiting voor de kavels en landgoedwoningen en een zuidelijke ontsluiting voor het appartementencomplex het meest voor de hand (variant 2a). Variant 3 heeft een gelijke score in de matrix, maar de kosten hiervan zijn nog eens ruim 2 ton hoger dan variant 2a. Uit de studie heeft de variant waarbij de noordelijke ontsluiting via de Volsellastraat plaatsvindt de voorkeur.

Dit is niet de variant met het meeste draagvlak, maar ook de andere belangen in overweging nemend heeft deze de meest positieve score. Belangrijk pluspunt van variant 2 is dat het park minder wordt doorsneden. Daarnaast kan voor de ontsluiting van de appartementen goed worden meegenomen in het ontwerp en uitvoering van de nieuwe wegenstructuur in Woenderskamp. De toevoeging van autoverkeer aan de bestaande woonwijk blijft beperkt (14 kavels en 7 landgoedwoningen die ook van deze route gebruik moeten maken). De vormgeving van de aansluiting van de Van Boetzelaerstraat is een aandachtspunt. De aansluiting is niet haaks, dus er moet door een groot deel van het verkeer een scherpe bocht gemaakt worden. Er moet voldoende ruimte komen voor vrachtwagens (zoals huisvuilinzameling) en hulpdiensten om in te kunnen rijden.

Voor de verkeerssituatie in de Volsellastraat loopt een apart onderzoek. De bewoners hebben aangegeven dat het te druk en onveilig is. Mogelijk worden naar aanleiding hiervan maatregelen in de straat getroffen voor een veiliger verkeersafwikkeling. De toevoeging van 21 woningen zal de situatie niet verergeren. Deze mensen profiteren wel van de te nemen maatregelen.

Geadviseerd wordt daarom de ontsluiting van de kavels in Waaijenstein via de Volsellastraat te laten plaatsvinden en de ontsluiting van het appartementencomplex richting Woenderskamp.

